

# Les services du passage du Saint-Bernard établis à Bourg-Saint-Pierre

par

Lucien QUAGLIA

## Introduction

Le col du Saint-Bernard, appelé autrefois Mont-Joux, met en communication des régions importantes de l'Europe. La Suisse romande, l'est de la France, les pays baignés par le Rhin depuis Bâle, les Pays-Bas, le Danemark et l'Angleterre y trouvent leur débouché vers le sud, soit vers le Piémont, la Lombardie, Rome et, au-delà de l'Italie, l'Afrique et le Proche-Orient. Rien de surprenant dès lors que le Mont-Joux, une fois ouvert à une circulation régulière, connut un passage de voyageurs et de marchandises de premier plan parmi les cols des Alpes depuis le Gotthard aux Alpes liguriennes. Dès le 4<sup>e</sup> siècle avant le Christ, on relève des vestiges de la fréquentation de ce col. La voie romaine construite vers le début de l'ère chrétienne lui donne un essor qui s'est maintenu : les tracés des chemins romain, moyenâgeux, de la route moderne et du tunnel routier en sont des preuves évidentes. Au Moyen Age, la route romaine, remaniée et modifiée en partie dans son tracé, devint le chemin royal qui continua de drainer le mouvement des voyageurs et des marchandises du nord au sud des Alpes et vice versa. Etant donné la difficulté du passage, les voyageurs étaient quasi obligés de prendre des guides. On les trouve en effet sous le nom de marrons ou marronniers auprès des voyageurs qui franchissent les Alpes. C'est l'embryon des services organisés qui vont se développer dans la suite pour la conduite des voyageurs et le transport des marchandises.

## Le service des voyageurs

### 1. Le marronnage

Les marrons ou marronniers sont des guides de montagne qui aident les voyageurs à franchir les Alpes. Il est clair que, dès que les passages des Alpes furent ouverts à une circulation dépassant la circulation locale, des guides furent nécessaires, surtout à la mauvaise saison. On n'est pas surpris d'en trouver mention vers l'an 900, date à laquelle saint Gérault<sup>1</sup> franchit le Mont-Joux. Des marronniers l'accompagnent et gardent le meilleur souvenir de sa générosité. Le passage du Mont-Joux, sérieusement entravé lors de l'occupation des Sarrasins (940-972 environ), reprit surtout après que saint Bernard eut fondé son hospice au sommet du col vers 1050.

Le récit du passage de Rodolphe, abbé de Saint-Trond, et d'Alexandre, archidiacre de Liège, en 1128, a conservé de précieux détails sur les marronniers. Ceux-ci conduisent, jusqu'à Saint-Rhémy, les deux ecclésiastiques revenant de Rome. Le mauvais temps sévissant durant plusieurs jours, les marronniers s'offrent, en exigeant le gros prix, à ouvrir le chemin du Mont-Joux; les piétons suivraient, puis les chevaux; ainsi la piste serait battue pour les seigneurs plus délicats. La proposition acceptée, on se met en route de grand matin. Les marronniers ont la tête coiffée d'un feutre, les mains emmitouflées, les pieds chaussés d'une sorte de cothurnes munis de pointes de fer pour la glace; ils tiennent en main de longs bâtons pour tâter la piste cachée sous la neige. L'ascension est à peine commencée que l'avalanche descend et emporte dix marronniers. Grand émoi à Saint-Rhémy. Les voyageurs effrayés redescendent à Etroubles. Le temps s'étant remis au beau après l'Epiphanie, les pèlerins louent des marronniers à Etroubles, gagnent Saint-Rhémy et, la peur les talonnant, atteignent le sommet du col le même jour<sup>2</sup>.

Ce récit nous montre un groupe important de marronniers existant à Etroubles et à Saint-Rhémy. La charte des franchises de Saint-Rhémy, de l'an 1273, révèle l'organisation de cette profession. Des marronniers ne peuvent accaparer les voyageurs au détriment de leurs collègues, ce qui suppose une certaine rotation dans les emplois; ils doivent participer aux corvées des chemins et entre-

<sup>1</sup> *Acta sanctorum*, 5 avril, *Vita sancti Geraldii*, chap. 2 et notes.

<sup>2</sup> Gremaud, *Documents relatifs à l'Histoire du Vallais*, t. I, p. 122.

tenir celui du Mont-Joux, ils sont tenus de secourir les seigneurs et de leur prêter main forte sur tout le parcours de la route. Quand les seigneurs ont à juger un marronnier, ils doivent prendre l'avis des autres marronniers et des bourgeois au sujet des coutumes et porter leur jugement sans exiger d'honoraires<sup>3</sup>.

Bourg-Saint-Pierre fait pendant à Saint-Rhémy quant à la position géographique, au mode de vie et au service de la montagne. Ces deux bourgs ont alors le même souverain, le comte de Savoie, qui passe souvent le Mont-Joux et intervient, en connaissance de cause, dans l'organisation de ces localités. Il ne fait donc pas de doute qu'à cette date, il existe à Bourg-Saint-Pierre une corporation de marronniers, même s'il faut attendre jusqu'en 1406 pour en avoir la confirmation écrite.

Les seigneurs de Quart, de la Vallée d'Aoste, avaient étendu leur domaine en-deçà des Alpes sur le haut des vallées de Bagnes et de l'Entremont. Ils avaient un château dominant Bourg-Saint-Pierre au lieudit le Château et tenaient le plaid du bourg, soit la réunion plénière du seigneur, de ses officiers et de ses sujets. Dans une narration de la façon de tenir le plaid, narration faite en 1406 d'après le souvenir des hommes de Bourg-Saint-Pierre, il se trouve des prescriptions qui supposent une organisation du service des voyageurs. Le service du marronnier de l'Hospice, appelé hospitalier, est compris dans ces prescriptions. De la Saint-Martin au début de mai, l'hospitalier doit descendre chaque jour jusqu'à l'Hospitalet et y faire du feu. Il doit avoir une casserole pour faire fondre la neige et chauffer de l'eau, si les voyageurs en ont besoin, et un pain dépassant la livre. Il doit demeurer dans ce refuge jusqu'à la fin du jour de façon cependant à ce qu'il puisse rentrer à l'Hospice avant la nuit. Avant de partir, il ira sur la crête où l'on dépose le bois et criera (hucher) trois fois. Si quelqu'un répond, il ira vers lui et le conduira au Mont-Joux, et cela gratuitement, à moins qu'il doive faire plus de chemin pour le seul bon plaisir du voyageur. Dans ce cas, il aura part au salaire du guide qui, de Bourg-Saint-Pierre, conduit les voyageurs à travers la montagne.

Suit une ordonnance qui concerne les marronniers du Bourg conduisant un passant à cheval. Si le marronnier est obligé de rebrousser chemin, il est tenu durant toute la semaine de monter pour seulement deux deniers de plus. Ce qui me semble signifier que le marronnier est tenu de conduire son client jusqu'au Mont-Joux durant la semaine en ne prenant que deux deniers en plus du salaire perçu. La semaine passée, il est délié de cette restriction.

<sup>3</sup> J.-A. Duc, *Histoire de l'église d'Aoste*, t. II, 1901-1915, pp. 437-442.

C'est une mesure de protection en faveur des voyageurs. Il est évident que ce plaid se borne à rappeler quelques prescriptions et qu'il suppose une organisation assez évoluée des marronniers du Bourg. On sait d'autre part que le dernier seigneur de Quart mourut en 1378 et que, l'année suivante, Bourg-Saint-Pierre reconnaît que les biens et droits des seigneurs de Quart sont dévolus au comte de Savoie<sup>4</sup>. Le plaid dont il a été parlé reflète donc une organisation antérieure à 1378 et probablement bien plus ancienne, étant donné ce que nous savons de Saint-Rhémy par ses franchises de 1273.

Les deux bourgs avaient des activités tellement semblables et imbriquées que des mises au point s'imposaient parfois. Une rencontre entre les représentants des deux localités eut lieu le 24 février 1444 à l'hôpital de Fontintes, situé à une demi-heure du col du Saint-Bernard, sur le versant valdôtain. Il s'agissait de délimiter les parcours des marronniers. Ceux de Bourg-Saint-Pierre déclarent devant notaire qu'ils n'ont pas le droit de conduire les voyageurs sur le versant valdôtain au préjudice de leurs collègues de Saint-Rhémy. Nul doute que ceux de Saint-Rhémy n'aient fait une déclaration identique, bien qu'elle ne nous ait pas été conservée<sup>5</sup>.

De grandes difficultés surgirent entre le Bourg et Liddes au sujet de ce droit de marronnage. Elles donnèrent lieu à un arbitrage en 1462, qui s'efforça de déterminer dans le détail les droits reconnus à Liddes. Les hommes de Liddes ne pourront conduire ni charger sur leurs chevaux des voyageurs se rendant au-delà des Monts, au-dessus du village d'Allèves. En outre, les Lidderrains qui ne sont pas taillables et corvéables à Bourg-Saint-Pierre peuvent conduire avec leurs bêtes les voyageurs à pied jusqu'au-delà des Alpes, les cavaliers jusqu'à Allèves seulement. Mais si ces piétons passent la nuit au Bourg, c'est aux marronniers du Bourg de les conduire plus haut. Tandis que les Lidderrains taillables et corvéables à Bourg-Saint-Pierre, en raison des biens qu'ils possèdent aux Arpalles, peuvent conduire piétons et cavaliers jusqu'au-delà des Alpes, sauf encore ceux qui passent la nuit au Bourg<sup>6</sup>.

Dans cet arbitrage, il n'est question que des voyageurs et de leurs bagages, non du transport des marchandises rigoureusement

<sup>4</sup> Archives communales de Bourg-Saint-Pierre (B-S-P. AC.), Parchemin (Pg) 11 et Archives du Grand-Saint-Bernard (AGSB) concernant les biens de la Maison à Bourg-Saint-Pierre (B-S-P. Maison), à la date de 1278.

<sup>5</sup> L. Quaglia, *La Maison du Grand-Saint-Bernard*, nouvelle édition, 1972, p. 195.

<sup>6</sup> B-S-P. AC. Pg 27.



réservé au Bourg. Des prescriptions aussi détaillées n'empêchent pas les Lidderrains d'y manquer à l'occasion. En la fête de l'Assomption, en 1513 probablement, des guides de Liddes conduisirent des domestiques du cardinal Schiner jusqu'au Saint-Bernard. Ces domestiques étaient à cheval. A la demande de Bourg-Saint-Pierre s'il n'y a pas eu d'autres fraudeurs, les délégués de Liddes répondent qu'il faut aller les chercher hors de leur commune. D'où procès avec Liddes en 1514. Le juge trancha le débat en renouvelant les prescriptions détaillées de 1462 au sujet du marronnage<sup>7</sup>.

Au Bourg, ce service de guides des voyageurs resta intense. En 1857 encore, une convention passée entre Bourg-Saint-Pierre et Maurice Robatel, qui faisait le transport des voyageurs par omnibus de Martigny au Bourg, précise que les guides du Bourg fonctionneront à tour et qu'ils percevront 4 francs par jour et 5 francs de plus s'ils utilisent un mulet<sup>8</sup>. En 1887 est établi un règlement du service des voyageurs qui punit d'amende les réfractaires et que la Diète approuve le 12 décembre<sup>9</sup>.

La jonction de la route suisse et de la route italienne en 1905 cause une forte diminution de l'emploi des guides, mais le voiturage des voyageurs continuera encore longtemps parallèlement à la circulation automobile. Il ira s'amenuisant jusqu'à disparition après l'instauration des cars postaux jusqu'à l'Hospice en 1923.

## 2. L'édilité hospitalière

Au Moyen Age, les routes fréquentées étaient jalonnées d'hospices ou hôpitaux. Celle du Mont-Joux en comptait un grand nombre, surtout sur le tronçon de Martigny à Aoste: les hôpitaux de Martigny, de Sembrancher, d'Orsières, de Liddes, de Bourg-Saint-Pierre, du Grand-Saint-Bernard, de Fontintès, de Saint-Rhémy, d'Etroubles, de La Clusaz et les cinq de la ville d'Aoste. De Martigny au Saint-Bernard, il y en avait donc dans toutes les localités, sauf Bovernier. Il ne sera question ici que des hôpitaux ou autres édifices hospitaliers situés dans le territoire de la commune de Bourg-Saint-Pierre; mais d'abord il convient de dire un mot des relais établis par les Romains sur ce même territoire.

Il existait sur le col du Saint-Bernard, au Plan de Jupiter, un relais (*mansio*) d'une certaine importance comprenant deux mai-

<sup>7</sup> B-S-P. AC. Pg 41.

<sup>8</sup> B-S-P. AC. papier (p) 256.

<sup>9</sup> B-S-P. AC. p 165.

sons assez spacieuses et un temple dédié à Jupiter Pennin, d'où le nom de Mont-Joux. Au bas de la Combe des Morts, sur la rive gauche du torrent de Barasson, une construction d'une certaine importance alimentée en eau par un canal taillé dans le roc, constitue un relais de moindre importance. C'est de là que doit provenir la borne milliaire se trouvant à Bourg-Saint-Pierre qui indiquait le 24e mille depuis Martigny, car de ce lieu au sommet du col, il ne reste qu'un mille et la route de Martigny au Mont-Joux en comptait 25. Sur le versant italien, à une demi-heure de marche en descendant du col, existait aussi une construction romaine. Ainsi, des deux côtés du col, avant l'ultime montée, et la plus dangereuse, se trouvaient des relais secondaires construits en des lieux assez spacieux, pour épauler le relais principal du col.

Existait-il un relais à Bourg-Saint-Pierre ? On est tenté de l'affirmer étant donné l'utilité d'un tel relais et les nombreux vestiges de constructions romaines trouvées à Bourg-Saint-Pierre: colonnes, bases de colonnes, chapiteaux, pierres travaillées ou ornées d'inscriptions. L'une de ces pierres porte les lettres V.F.S. (*Vivus fecit sibi*) qui signifient: Vivant il s'est fait ce monument. Un notable qui se prépare un monument funéraire suppose un groupe de personnes demeurant d'une manière stable au lieu qui prendra le nom de Bourg-Saint-Pierre. Cette station romaine se situerait dans les environs de l'église qui domine le chemin appelé Vie (voie). Ce chemin aboutissait comme fatalement à franchir le torrent de Valsorey au lieudit Branchères, le seul endroit où les gorges peuvent être franchies presque sans travaux d'art. Il faut noter cependant que ces pierres travaillées ont pu être apportées d'ailleurs.

Au Moyen Age, les constructions romaines qui longeaient la voie du Mont-Joux ont pu être utilisées jusqu'à ce qu'elles tombent en ruines. Peut-être même ont-elles été entretenues en raison de l'importance du passage. Mais les invasions des Lombards et des Sarrasins auront consommé leur ruine.

Le premier institut d'inspiration chrétienne qui surgit dans le haut Moyen Age est le monastère de Saint-Pierre de Mont-Joux, construit par les soins de Charlemagne probablement vers l'an 750, avant l'an 784, date où le pape Adrien Ier recommande à Charlemagne les hôpitaux élevés sur les routes des Alpes<sup>10</sup>. Ce monastère est attesté par plusieurs documents. Un des religieux y remplissait l'office d'aumônier, préposé à l'accueil des passants. L'un d'eux, Hartmann, devint même évêque de Lausanne en 852. Il s'agit donc

<sup>10</sup> L. Quaglia, *op. cit.*, nouv. éd., p. XIX.

d'un monastère-hôpital, ce qui correspond fort bien à sa position géographique. Ruiné par les Sarrasins, ce monastère reprend vie, une fois les Sarrasins expulsés, peu après 972. Le clocher et l'église sont reconstruits vers l'an 1000. En 1011, Rodolphe III, roi de Bourgogne, le donne en dot à son épouse Ermengarde. Nul doute qu'il ne fonctionne activement comme hôpital jusqu'à l'institution dans le bourg d'un hôpital distinct. Le Petershospits que le moine islandais Nicolas, abbé du couvent de Pvera, mentionne en 1154 est évidemment le monastère de Saint-Pierre de Mont-Joux.

Mais un événement important se produit au milieu du XI<sup>e</sup> siècle, la fondation par saint Bernard de l'hospice du col, qui semble bien être une filiale du monastère du Bourg. Une telle œuvre s'imposait pour couper la trop longue étape du Bourg à Saint-Rhémy; encore fallait-il l'ardente charité de saint Bernard pour réaliser une œuvre aussi audacieuse et pourvoir à son fonctionnement. Un groupe de religieux, tiré du monastère de Saint-Pierre probablement, y assumait le service des voyageurs et le culte divin, qui se sont continués à travers les siècles et se continuent indéfectiblement sous une forme adaptée aux conditions modernes. Depuis l'origine de l'Hospice probablement, le service des voyageurs était si bien organisé qu'on ne se contentait pas de recevoir ceux qui se présentaient mais que, chaque jour, durant la mauvaise saison, un marronnier descendait jusqu'à l'Hospitalet avec mission d'aider gratuitement les voyageurs à monter à l'Hospice. De cet office, il a déjà été parlé dans le chapitre consacré à la marronnerie, mais pas encore du refuge de l'Hospitalet. Il existait avant l'an 1406, ainsi qu'une morgue construite quelques mètres plus bas. En janvier 1708, une avalanche détruisit le refuge et endommagea la morgue. Le tout fut remis en état la même année. Ces deux constructions existent encore: elles sont construites à voûte en plein cintre, à moitié enfouies dans la terre et couvertes en dalles de pierre. La morgue qui renferme plusieurs cadavres recueillis dans les environs est entièrement murée. Le refuge a une porte donnant sur le vieux chemin et une lucarne à l'opposé. La pierre qui sert de linteau porte la date 1708. Ce local peut mesurer 3 x 5 mètres. C'est là que le marronnier attendait les passants et faisait du feu qu'il alimentait avec la provision de bois entassée sur le crâne rocheux situé un peu en aval et que le vent débarrasse de la neige.

En l'année 1921 fut construit un autre refuge, un peu en amont, près de la nouvelle route achevée en 1893. Il est muni d'un téléphone qui permet de communiquer avec l'Hospice.

L'Hôpital construit dans le Bourg est mentionné en 1320 pour la première fois. Il est distinct du monastère. Les abbés de Haut-

crêt, d'Hauterive, de Théla (Montheron) et d'Humilimont, lors d'un relais dans cet hôpital probablement, constatant l'insuffisance de ses revenus, encouragent les fidèles à lui venir en aide en leur donnant participation aux mérites des bonnes œuvres qui se font dans leurs monastères<sup>11</sup>. L'établissement de cet hôpital était donc antérieur à cette date. Il dut suivre la construction du pont Saint-Charles et du chemin royal à travers le sommet du Bourg. Cette déviation provoqua l'abandon du passage par Branchères. Elle a pu se faire dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle.

Cet hôpital apparaît sous le titre de la B.V. Marie en 1382<sup>12</sup> et sous celui du Saint-Esprit en 1688. Il reçoit de nombreuses donations des gens du Bourg et de Liddes: un pré situé au Château donné en 1364 par Colod Jaquex<sup>13</sup>, un autre pré à Ponthibert, des rentes en seigle et en argent, des édifices, etc. Au début du XVI<sup>e</sup> siècle, une nouvelle série de donations coïncide avec l'union de la Confrérie du Saint-Esprit à l'hôpital. Les donateurs sont alors les familles les plus cotées du Bourg: les Jacodi et les Challand. A noter parmi les donations celle d'Humbert Farquet, d'Orsières, ermite, qui, en 1711, lègue à l'hôpital 20 écus en faveur des prêtres et des religieuses qui seront reçus dans l'hôpital<sup>14</sup>.

L'administration est exercée par un recteur, le premier connu est Jaquemin Reppont, mentionné en 1382. Le prieur remplit parfois cet office, comme aussi les syndics. En 1519, le recteur est le prieur de la Confrérie du Saint-Esprit puis de nouveau des particuliers, la Confrérie n'étant plus mentionnée depuis 1688. L'administration est celle du temps: donner en location les immeubles et les terres, renouveler les reconnaissances, qui sont assez nombreuses pour remplir un cahier de 59 folios en 1687-1689<sup>15</sup>, et recouvrer les rentes. En 1647, Barthélemy Jacodi ayant fait faillite, l'hôpital qui était un de ses créanciers, est dédommagé par l'attribution de quelques locaux se trouvant sous la maison Jacodi<sup>16</sup>. Le rachat des redevances féodales se fit après l'an 1789.

L'hôpital est reconstruit en 1770. Il comprenait onze lits avec la literie nécessaire. Une peinture de la Vierge ornait une partie de la façade en enfoncement. C'est ce qu'on appelait la chapelle de l'hôpital. Les cahiers des charges de cette fin du XVIII<sup>e</sup> siècle

<sup>11</sup> L. Quaglia, *op. cit.*, nouv. éd., p. 141.

<sup>12</sup> B-S-P. AC. Pg 6.

<sup>13</sup> B-S-P. AC. Pg 3.

<sup>14</sup> B-S-P. AC. Pg 110.

<sup>15</sup> B-S-P. AC. p 86.

<sup>16</sup> B-S-P. AC. Pg 94.

nous font voir l'hospitalier cumulant les charges de sacristain: il doit recevoir les pauvres, les chauffer, leur donner la soupe le soir, allumer une chandelle à la chapelle de l'hôpital durant les processions, sonner les cloches, faire le portier de l'église et fonctionner comme sacristain<sup>17</sup>. Cet institut vit encore. L'édifice construit en 1770 demeure. Les soldats y sont cantonnés quand la troupe vient au Bourg. L'hôpital possède des terres et des capitaux. Il est administré par la commune sous la haute surveillance de l'évêque. Actuellement, il est comme en veilleuse dans l'attente de ce que lui réserve l'avenir.

A un quart d'heure en amont du Bourg se trouve un lieu dit Borvey: Bourg vieux. L'existence de ce bourg a pu coïncider avec la prépondérance des familles nobles valdôtaines dans le haut des vallées d'Entremont et de Bagnes et posséder quelque institut pour le service des voyageurs. C'est tout ce qu'on peut dire. De ce bourg, il ne reste pas pierre sur pierre.

A trois quarts d'heure de marche, en montant, on rencontrait la Cantine de Proz qui, elle, a une existence bien définie. Un ancien soldat au service d'Espagne, de retour au pays, André Dorsaz, agrandit une cabane qu'il possédait au pont de Proz et y aménagea une grande chambre comme cantine-restaurant vers l'an 1822. En 1828, il obtint un subside annuel de 100 fr. du grand bailli, qui approuvait que cette cantine reste ouverte hiver et été pour le service des voyageurs qui franchissaient la montagne<sup>18</sup>.

André Dorsaz mourut en 1866 dans cette même cantine, qui fut vendue à Victor Max en 1868. Une fille de Victor Max, Joséphine, épousa Ephyse Moret. C'est à ce couple que fut attribuée la cantine en 1874. Incendiée en 1879 par l'imprudence de contrebandiers, tandis qu'Ephyse Moret était à la messe à Bourg-Saint-Pierre, elle fut reconstruite en 1880-1881. En 1886, par les soins de Théophile Bourgeois, qui devint ensuite prévôt, elle fut munie d'un téléphone la reliant à l'Hospice, le premier téléphone extérieur établi en Valais. Ephyse Moret mourut le 23 janvier 1910, victime d'une avalanche qui s'était engouffrée dans la cantine<sup>19</sup>. Jusque vers 1942, la cantine resta ouverte hiver et été; dès lors seulement l'été, jusqu'au jour où les eaux du barrage des Toules, en 1963, mirent fin à son existence.

<sup>17</sup> B-S-P. AC. p 271.

<sup>18</sup> B-S-P. AC. p 219.

<sup>19</sup> L. Moret-Rausis, *La vie d'une cité alpine, Bourg-Saint-Pierre*, Martigny, 1956, p. 223.

Plus haut que la Cantine de Proz, à un quart d'heure de marche, se trouvait un bâtiment appelé Cantine à Bordon. Une famille Bordon, de Nus (Vallée d'Aoste), possédait l'alpage du sommet de Proz et de la Lèvre depuis 1900 environ. Elle se construisit une maison pour servir de résidence à la famille qui y vendait du vin aux passants, d'où son nom. La fièvre aphteuse endémique en Vallée d'Aoste ayant empêché cette famille de conduire son bétail en Valais, l'alpage fut vendu à Bourg-Saint-Pierre en 1919 ou 1920, qui revendit vers 1933 la maison dite Cantine à un certain Barmaverain, ex-ramoneur valdôtain établi à Montreux. Vers les années 1933-1939, elle servit de dépôt de contrebande sous la gérance de Pierre Bétral, qui y restait hiver et été et se montrait fort accueillante aux passants. Cette cantine a disparu en 1963 lors de la construction de la gare du tunnel routier.

Au fond de la Grand-Combe ou Combe des Morts, au lieudit Les Tronchets, un refuge a été construit par le Saint-Bernard, en collaboration avec l'armée durant la guerre de 1914 à 1918, et muni du téléphone; il a été béni en juillet 1917.

Les auberges sont aussi destinées à l'utilité des voyageurs; il convient de les mentionner ici. Il en existait plusieurs le long du chemin qui traversait le Bourg et montait au pont Saint-Charles en passant devant l'hôpital. En face de cet hôpital existent des maisons dont on m'a dit que c'était d'anciennes auberges. Je n'ai point de peine à l'admettre tant l'emplacement près de la sortie du Bourg paraît indiqué pour ce genre de maisons. En descendant le Bourg, en face du clocher, se trouve l'hôtel du Déjeuner de Napoléon, précédemment à cette enseigne: A la Colonne milliaire, dont l'existence remonte au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, à François Philibert Genoud, qui fut à la fois hospitalier et aubergiste. Plus bas dans le Bourg, à la rue de l'Eglise, dans la maison de Bernadette Balleys, existait l'auberge de la Croix citée dans les guides de 1863 à 1874. Un peu plus bas, la maison Challand, construite vers 1600, servait d'auberge qui fut tenue par Pierre Challand, personnage des plus considérables du lieu au début du XVII<sup>e</sup> siècle. Plus bas encore, à la sortie du Bourg, vers Liddes, apparaît à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'auberge du Cheval-Blanc qui eut l'honneur de donner abri au naturaliste Horace-Bénédict de Saussure en 1778 et au pasteur Louis Bridel en 1801. Après 1874, cette auberge se réduit à un café qui se ferma en 1914<sup>20</sup>.

Depuis 1900, mais surtout après l'ouverture du tunnel routier du Saint-Bernard en 1964, des hôtels, des colonnes d'essence et des

<sup>20</sup> L. Moret, *op. cit.*, pp. 224 et s.

bazars ont surgi comme des champignons le long de la nouvelle route, de sorte que Bourg-Saint-Pierre se trouve doté d'une hôtellerie importante capable de satisfaire touristes et saisonniers. Né de la voie romaine ou du chemin royal, ce bourg s'est développé grâce au transit des voyageurs et des marchandises dans les siècles passés, à l'intense circulation automobile provoquée par le percement du tunnel du Saint-Bernard dans les temps actuels. Son avenir est dans le développement du tourisme. Sa constante est d'être un relais sur la route du Saint-Bernard.

## Le trafic des marchandises

### 1. La vierre et la souste

Le col du Saint-Bernard ne servait pas seulement de passage aux pèlerins et voyageurs de toute condition, mais encore à un transit important de marchandises. Au milieu du 13<sup>e</sup> siècle, avec Autan, le Simplon et la Furka, il est parmi les principales voies d'accès du trafic en Valais<sup>21</sup>. Les marchandises en provenance d'Aoste étaient acheminées d'Aoste au Saint-Bernard par les voituriers de Saint-Rhémy et d'Etroubles qui constituaient une même corporation. Les franchises accordées à Saint-Rhémy en 1273 lui reconnaissent ce droit de transport (vies) mais avec l'obligation d'entretenir les chemins, surtout de Saint-Rhémy au Mont-Joux<sup>22</sup>.

Ce trafic était intense: durant l'année 1283-1284, le péage de Saint-Rhémy enregistre le passage de 2225 chevaux ordinaires et de 99 chevaux anglais<sup>23</sup>, et la recette, en l'an 1324-1325, s'élève à 18 livres, 5 sous et 2 deniers. Ces entrées allaient au comte de Savoie. A titre de comparaison, le péage de Châtel-Argent, près de Villeneuve (Vallée d'Aoste), rapporta en 2 ans (1310-1312) 44 livres et 26 sous, et celui de Bard, aussi en 2 ans (1333-1335) 89 livres et 15 sous<sup>24</sup>.

De ce côté des Alpes, on constate en 1327 l'existence d'un ser-

<sup>21</sup> Gremaud, *op. cit.*, t. II, p. 751.

<sup>22</sup> J.-A. Duc, *op. cit.*, t. II, pp. 437-442.

<sup>23</sup> P.H. Scheffel, *Verkehrsgeschichte der Alpen*. Berlin, t. II, 1914, p. 77.

<sup>24</sup> *Miscellanea valdostana*. Vol. XVII de la *Biblioteca della Società storica subalpina*, Pinerolo, 1903, que nous citons: Misc. vald., pp. 321, 338, 350 et 365. En Valais, les Entremontants étaient exempts du péage (pontonnage) perçu à Martigny, par faveur du comte de Savoie de 1378. Cf. Sembrancher, Arch. com. D. III 3.

vice de transport de marchandises bien établi à travers tout l'Entremont. La bourgeoisie de Sembrancher et la communauté de Bourg-Saint-Pierre exercent le monopole de ce transport. Mais Sembrancher prétendait au droit de transport jusqu'à Saint-Rhémy et refusait à Bourg-Saint-Pierre le droit revendiqué par lui de conduire les marchandises jusqu'à Martigny. Des arbitres choisis de part et d'autre, parmi lesquels le seigneur Aymon de Saint-Germain, châtelain d'Entremont, décident que les voituriers de Sembrancher ne pourront transporter des marchandises au-dessus de Bourg-Saint-Pierre sauf les produits de l'Entremont, qu'ils pourront conduire jusqu'à Aoste. Les sommeliers de Bourg-Saint-Pierre pourront voiturier jusqu'à Martigny, mais ne vendront rien en cours de route si ce n'est aux bourgeois de Sembrancher. Si quelque différend surgit à l'avenir, les communautés choisiront deux hommes probes pour le résoudre. Ce droit de voiture jusqu'à Saint-Rhémy et Martigny, Bourg-Saint-Pierre l'avait affirmé dans une supplique au comte de Savoie. Le 28 mars 1413, le même comte, dans l'octroi de franchises à Bourg-Saint-Pierre, qui suivit la supplique, frappe d'une amende de 60 sous mauriçois ceux qui transporteraient des marchandises par le Mont Ferret ou quelque passage autre que le Saint-Bernard. Bourg-Saint-Pierre avait mentionné dans sa supplique sa possession ou quasi-possession, en vertu de la coutume, du monopole du transport jusqu'à Martigny et Saint-Rhémy et réclamé contre les fraudeurs qui le frustraient de ses droits. Le comte n'infirmes pas cette revendication. Pour cette concession de franchise, le Bourg paiera 100 florins en une fois et 3 florins de cens<sup>25</sup>.

Quelques années après, le 25 mai 1422, dans la reconnaissance générale en faveur du comte, les hommes de Bourg-Saint-Pierre ont soin d'inclure cette amende de 60 sous<sup>26</sup>. Cette même reconnaissance confirme au Bourg le droit de vierre jusqu'à Saint-Rhémy et Sembrancher. Les droits de souste et de voiture compensaient heureusement pour cette communauté la pauvreté des revenus agricoles.

Sembrancher supportait mal que Bourg-Saint-Pierre eût le droit de voiturier les marchandises jusqu'à Martigny alors qu'il ne pouvait le faire que jusqu'à Bourg-Saint-Pierre comme il avait été stipulé dans l'arbitrage de 1327. Ce même arbitrage interdisait aux Bordillons de vendre des marchandises en cours de route sauf à Sembrancher. Or il se trouva que des Bordillons avaient vendu des marchandises étrangères à des personnes d'Orsières et de

<sup>25</sup> B-S-P. AC. Pg 1 et 9.

<sup>26</sup> B-S-P. AC. p 12.



Liddes, assez souvent et surtout en l'année 1439. Sembrancher demande réparation et que, désormais, les gens de Bourg-Saint-Pierre ne puissent voiturier jusqu'à Martigny. Il considérait que ces violations de la transaction de 1327 la rendaient nulle. Bourg-Saint-Pierre ne conteste pas ces violations mais estime avec raison qu'elles n'annulent pas la transaction et qu'il faut agir conformément à celle-ci qui a prévu qu'en cas de conflit, les communautés recourraient à des arbitres. Ainsi fut fait. Des arbitres furent choisis, noble Antoine Fabri, François de Loës, etc., par Sembrancher, et les seigneurs François Boverii, bailli, et Jean Dompnerii, procureur du Chablais, par Bourg-Saint-Pierre.

Les arbitres, réunis le 16 mai 1439 à la souste de Martigny, décident que les voituriers de Bourg-Saint-Pierre ne pourront transporter des marchandises au-delà de Sembrancher, mais qu'ils y déchargeront leurs marchandises au lieu indiqué par la bourgeoisie, marchandises que les voituriers de Sembrancher achemineront jusqu'à Martigny le jour même ou au plus tôt. En compensation, le tiers du tarif de ce voiturage sera ristourné à Bourg-Saint-Pierre; ce qu'on a appelé le tiers denier. D'autre part, les voituriers de Sembrancher ne pourront dépasser Bourg-Saint-Pierre, mais y déchargeront leurs balles dans la maison de la souste récemment construite. C'est la première mention de l'édifice de la souste à Bourg-Saint-Pierre. Son emplacement exact est ignoré. Ces restrictions ne concernent pas le transport des propres produits. Les voituriers des deux communautés pourront vendre leur droit de tour et de voiturage à qui ils voudront<sup>27</sup>.

Cet arbitrage important fut ratifié à Bourg-Saint-Pierre devant la souste le 19 mai par l'ensemble des familles dont voici les noms: Alex, Baley, Cottibert, Gontier, Galluchon alias Carrandi, Affret, de Prato alias Perroz, Bovi, Thiodi, de Bosses, Donzel, Frossard, Rosset et Néroz. Le 21 mai, la transaction reçut l'approbation des hommes de Sembrancher<sup>28</sup>. Cependant, le même jour, la bourgeoisie de Sembrancher fait une exception en faveur d'Hugues Métral, de Chamonix, habitant de Bourg-Saint-Pierre et bourgeois de Sembrancher, qui est autorisé de voiturier jusqu'à Martigny mais non au retour<sup>29</sup>. Il convient de noter cette première mention de la souste de Bourg-Saint-Pierre. Les marchandises déposées en

<sup>27</sup> B-S-P. AC. p 16. Cette souste devait se trouver le long du vieux chemin dans le vieux bourg qui se terminait à la maison des Challand (actuellement maison de Félix Balley), peut-être en face de cette maison.

<sup>28</sup> B-S-P. AC. p 16.

<sup>29</sup> Sembrancher, Arch com. D. III 5.

souste devaient payer une taxe: c'est le droit de souste distinct de celui de voiturage.

Cet accord avec Sembrancher fut suivi d'un autre avec Saint-Rhémy en 1444. Les représentants des communautés de Saint-Rhémy et de Bourg-Saint-Pierre se rencontrent à l'hôpital de Fontintès, situé sur le versant valdôtain, à une demi-heure du Saint-Bernard, pour y traiter de leurs affaires. Elles conviennent d'exercer le marronnage, chacune sur son territoire. A cette même date ou plus récemment, il fut convenu que ceux de Saint-Rhémy ne porteront les marchandises que jusqu'au Saint-Bernard et que les hommes de Bourg-Saint-Pierre les prendront là<sup>30</sup>.

Les conditions requises pour exercer le droit de voiturage étaient la résidence au Bourg et l'outillage nécessaire. Même les gens d'Allèves de Bourg-Saint-Pierre n'étaient pas au bénéfice de ce droit, parce que ne résidant pas dans le bourg. Un certain Barthélemy Cottibert fut exclu par les syndics Girod et Pierre Balleys du voiturage des marchandises parce qu'il n'avait pas le nécessaire pour le faire ni la résidence continue à Bourg-Saint-Pierre. Jean de Chissié, juge du Chablais et du Genevois, saisi de l'affaire lors d'un passage à Sembrancher, le 3 décembre 1466, sanctionna la défense des syndics<sup>31</sup>.

Ces faits portèrent les gens du Bourg à rédiger un arrêt sur ce sujet. Ils se réunirent le 19 janvier 1467 dans la maison de Jean Alex, notaire et aubergiste; la profession d'aubergiste était fréquente au Bourg. L'arrêt rédigé par la communauté exige pour avoir droit au tour de voiturage: la résidence continue au bourg, le nécessaire pour voiturier et la participation aux corvées (missions) communes<sup>32</sup>.

Ces faits montrent à l'évidence que le privilège de la voiture des marchandises était recherché et le trafic important et lucratif.

Le changement de souverain amené par les guerres de Bourgogne ne se fait guère sentir dans les communautés si ce n'est que l'hommage et les redevances qui allaient précédemment au duc de Savoie iront désormais à l'évêque de Sion. Le serment de fidélité est prêté au nouveau souverain; celui-ci confirme les us et coutumes régissant les communautés: on a l'impression que le pays agrégé au Valais épiscopal n'a fait que changer de chapeau. La

<sup>30</sup> L. Quaglia, *op. cit.*, p. 195 et B-S-P. AC. p. 79.

<sup>31</sup> B-S-P. AC. p. 4.

<sup>32</sup> B-S-P. AC. p. 30. Les familles présentes à cet acte sont les mêmes qu'en 1439 plus les familles Max, Dorsaz et Moret, établies depuis peu dans la localité. Elles s'y sont si bien implantées qu'après un demi-millénaire, elles constituent la moitié de la population du bourg.

reconnaissance générale faite par Bourg-Saint-Pierre en 1509<sup>33</sup>, en faveur de l'évêque de Sion, ressemble fort à celle de 1422 en faveur du duc si l'on excepte les noms et titres des souverains.

Sous le nouveau souverain, les rivalités de village à village continuent comme devant. Au cours d'un procès contre Liddes, Bourg-Saint-Pierre prétendait que les charges liées avec des cordes devaient passer par la souste selon une sorte d'axiome en cours : « De marchiandi et de roba aut de veytures cordales à la partissona. » La partisson comprenait les fonctionnaires exerçant les droits de souste. Liddes répond que le Bourg ne précise pas de quelle partisson il s'agit, que ses gens conduisent habituellement au Saint-Bernard blé, seigle, fèves, bois du pays, etc., qui sont toujours liés avec des cordes parce qu'on ne peut les transporter autrement. Si le Bourg vise de tels transports, il doit produire ses franchises, qu'il s'est contenté de citer. Le 17 septembre 1515, la sentence prononcée renvoie Liddes à la transaction de 1462<sup>34</sup>. Bourg-Saint-Pierre s'étant plaint que des Valdôtains et des Entremontants se permettent de transporter des marchandises, surtout en été, contrairement à son monopole des transports du Bourg à Saint-Rhémy, la Diète ordonne, le 6 juin 1560, aux officiers de l'Entremont de veiller à l'observance de ce monopole. Cet ordre est renouvelé le 17 février 1570 par le gouverneur Mayenchet<sup>35</sup>.

Peu après, le Bourg doit parer à une autre fraude. La Diète, le 20 novembre 1589, ayant augmenté les tarifs, des marchands se mirent à faire des balles dépassant de moitié le poids ordinaire, qui est d'environ 72 kilos (7½ rups), de sorte qu'on ne peut en charger plus d'une sur la même monture, et que les voituriers sont privés de la moitié de leur salaire. Par l'organe de Nicolas Balleys, syndic, et de son conseiller, Pierre Balleys, Bourg-Saint-Pierre se plaignit à la Diète de cette astuce. La Diète décide, le 13 juin 1597, que les marchands qui font des balles dépassant le poids de 8 rups sont tenus à payer le tarif d'une charge entière (soit 154 kilos environ)<sup>36</sup>. Cette fraude des marchands suppose que les voituriers étaient alors payés par balles et non au poids.

On se souvient de la solennité avec laquelle avait été conclue en 1439 la transaction par laquelle Bourg-Saint-Pierre avait abandonné son droit de voiturage de Sembrancher à Martigny contre la ristourne du tiers denier. En 1487, François Vache, vice-réparti-

<sup>33</sup> B-S-P. AC. p 39.

<sup>34</sup> B-S-P. AC. p 41.

<sup>35</sup> B-S-P. AC. p 19 et 20.

<sup>36</sup> B-S-P. AC. p 73.

teur de Sembrancher, refuse de payer le tiers denier malgré les instances de Bourg-Saint-Pierre. Le 9 novembre, les délégués de Bourg-Saint-Pierre, Humbert Thyod, métral et répartiteur (celui qui reçoit les marchandises, les pèse, les taxe et les distribue aux voituriers chargés de les conduire plus loin), Jean Balley et Pierre Laffrey, rencontrent François Vache à Sembrancher par-devant le lieutenant du châtelain de l'Entremont. Grâce à l'entremise du curé de Bagnes, Jean de Rovera, et autres, Vache reconnaît l'obligation de payer le tiers denier, mais y a-t-il satisfait, c'est douteux<sup>37</sup>. Il est certain que cette ristourne répugnait à la bourgeoisie de Sembrancher et qu'elle eut de plus en plus mauvaise grâce à s'en acquitter jusqu'à s'en abstenir totalement. Dès lors, on ne s'étonne pas qu'elle profita à fond d'une incartade des voituriers de Bourg-Saint-Pierre pour s'en libérer.

L'an 1600, la veille de la Saint-Barnabé, qui était jour de foire à Martigny, Nicolas Challand, répartiteur de la souste de Bourg-Saint-Pierre, remit à des voituriers du Bourg des marchandises en provenance d'Aoste pour les transporter à Sembrancher. Les voituriers, attirés peut-être par la foire, brûlent l'étape de Sembrancher et poussent jusqu'à Martigny. Sembrancher, outré de ce procédé, somme le répartiteur de Bourg-Saint-Pierre de lui donner les noms des coupables. Celui-ci s'y refuse, alléguant la transaction de 1439 qui prévoyait que tout conflit devait être résolu par arbitrage. Mais Sembrancher recourt au gouverneur, qui entre dans ses vues. Entre-temps, la communauté de Bourg-Saint-Pierre prend l'affaire en main et recourt au tribunal de l'évêque, lequel déclare, le 5 novembre 1602, que Sembrancher ne pouvait agir contre les fraudeurs à l'insu de la commune de Bourg-Saint-Pierre, que la décision du gouverneur est cassée, que Nicolas Challand est exempt de témoigner en cette cause et que Sembrancher est condamné aux frais<sup>38</sup>.

Sembrancher trouve cette sentence intolérable et recourt à la Diète. Celle-ci, le 25 mai 1603, confirme la sentence de l'évêque<sup>39</sup>. Jusqu'ici, il ne s'agit que d'une querelle de procédure. Bourg-Saint-Pierre, enhardi par ce succès, se mit à réclamer le tiers denier que Sembrancher ne lui ristournait plus depuis longtemps et qui lui était dû aux termes de la transaction de 1439. Réclamations qui restent sans effet. Les répartiteurs de Bourg-Saint-Pierre établissent la facture depuis 1603. Nicolas et Pierre Challand, et Pierre Dorsaz

<sup>37</sup> B-S-P. AC. p 34.

<sup>38</sup> B-S-P. AC. p 37.

<sup>39</sup> B-S-P. AC. p 76.

ont envoyé à Sembrancher de 1603 à 1607, 7315 charges de sel blanc dont le voiturage de Sembrancher à Martigny a dû rapporter 5486 florins dont le tiers revient à Bourg-Saint-Pierre, soit 2495 florins et 6 gros (le tiers ferait 1829 florins); Pierre Dorsaz a encore envoyé à Sembrancher 726 charges de sel rouge, le tiers revenant au Bourg fait 181 florins; Pierre Challand déclare que, de 1607 à 1609, il a envoyé 1000 charges de cheval, ce qui ferait une ristourne de 406 florins, et Nicolas Challand, de 1606 à 1609, 2344 charges de sel rouge, dont le tiers denier s'élève à 586 florins.

Cette facture, intéressante par ses précisions sur le trafic, fut mal reçue par Sembrancher qui répondit que Bourg-Saint-Pierre, ayant méconnu la transaction de 1439 en brûlant l'étape de sa souste, lui aussi méconnaît la même convention quant à la ristourne du tiers denier. Bourg-Saint-Pierre rétorque qu'une fraude commise par des particuliers ne peut porter préjudice à toute la communauté et que l'innovation faite par la bourgeoisie de Sembrancher étant unilatérale est sans valeur. L'affaire est portée au tribunal de l'évêque, qui abonde dans le sens de Bourg-Saint-Pierre et met les frais à la charge de Sembrancher, le 5 décembre 1610<sup>40</sup>.

Cette sentence ne met pas fin au procès, Sembrancher ayant proposé une nouvelle défense, mais le 13 mai 1612, l'évêque confirme sa sentence de 1610<sup>41</sup>. Malgré cela, Sembrancher ne se résout pas à payer le tiers denier. Bourg-Saint-Pierre recourt à la Diète de Noël 1613, où les syndics des deux communautés s'affrontent. Sembrancher s'évertue à éluder l'obligation de payer le tiers denier: il déclare que, de mémoire d'homme, ce tiers denier n'a pas été payé et qu'il y a donc prescription, que le tiers denier a été affecté à la construction de la souste et que Bourg-Saint-Pierre n'a jamais eu le droit de voiturier jusqu'à Martigny, si ce n'est dans les temps reculés où, selon les dires des anciens, les transports se faisaient en ligne directe par Orsières et Champex. Bourg-Saint-Pierre oppose que le répartiteur, François Vache, en 1487, reconnut l'obligation du tiers denier. Sembrancher répond que François Vache, mais non la bourgeoisie, a reconnu cette obligation et encore que Bourg-Saint-Pierre ne peut prouver que F. Vache ait satisfait à cette obligation. La Diète, désirant mettre fin à cette querelle, porte une sentence par manière d'arbitrage le 22 décembre. Elle impose à Sembrancher de payer en une fois à Bourg-Saint-Pierre 900 ducats (environ 4500 fr.) et déclare que, moyennant cette somme, le droit de Bourg-Saint-Pierre sur le tiers denier est défi-

<sup>40</sup> B-S-P. AC. p 46.

<sup>41</sup> B-S-P. AC. p 47.

nitivement éteint. C'était le rachat par Sembrancher de la redevance du tiers denier<sup>42</sup>. Cette simplification facilita les relations entre les deux bourgeoisies et se révéla bienfaisante.

Bourg-Saint-Pierre eut à lutter sur son propre territoire pour ses droits de souste. Pierre Mugney et autres Bordillons ont à comparaître devant le gouverneur à Sembrancher le 30 novembre 1650 pour avoir commis une infraction au règlement de la souste. Mugney expose qu'il pensait n'être pas tenu à faire passer par la souste ses propres marchandises. S'il a agi de la sorte, c'est pour être à même de construire sa maison détruite par l'incendie et de subvenir à l'entretien de sa famille, ce qu'il croit permis selon le droit divin. Le gouverneur semble impressionné; il se borne à interdire de telles infractions à l'avenir<sup>43</sup>.

Huit ans après, le même Mugney est accusé avec d'autres Bordillons d'avoir fraudé la souste en n'y déposant pas des marchandises transportées par lui. Un mandat gouvernemental est lancé contre lui le 31 décembre 1657. Le 2 mars 1658, il comparaît à Sion devant le vice-bailli, Etienne Kalbermatten, et demande que le mandat porté contre lui soit suspendu parce qu'il n'a transporté que ses propres denrées. Les représentants de Bourg-Saint-Pierre reconnaissent que ce mandat a été obtenu abusivement. Le vice-bailli, mieux informé, retire le mandat du gouverneur<sup>44</sup>.

Plus grave était l'infraction des Valdôtains et même des Entremontants qui gênaient ou tenaient à l'écart les voituriers du Bourg, surtout durant l'été, contrairement à leur monopole des transports. La Diète, informée de ces abus, reconnaît le privilège du Bourg et donne ordre à ses officiers d'Entremont de le garantir, le 15 juillet 1670<sup>45</sup>. Le gouverneur Valentin Jost rappelle ce privilège le 20 juillet 1704 à la demande du métral Fr. Philibert Challand et des syndics du Bourg Marcel Genoud et Jean-Jacques Dorsaz<sup>46</sup>.

En 1690, en raison de l'afflux des étrangers qui causent des dommages aux biens de la communauté et des fraudeurs des droits de souste qui passent des marchandises par des voies détournées, Bourg-Saint-Pierre demande confirmation de ses droits de souste. La Diète la concède le 12 mai 1690<sup>47</sup>. En 1692, vu l'accroissement du trafic et la difficulté de trancher les différends, elle con-

<sup>42</sup> B-S-P. AC. p 82. Le 11 janvier 1618, Bourg-Saint-Pierre donne quittance à Sembrancher de 900 ducats (Semb. Arch. com. D. III 22).

<sup>43</sup> B-S-P. AC. p 56.

<sup>44</sup> Semb. Arch. com. D. III 46.

<sup>45</sup> B-S-P. AC. p 67.

<sup>46</sup> B-S-P. AC. p 103.

<sup>47</sup> B-S-P. AC. p 88.

фирме le règlement des soustes de l'évêque Hildebrand de Riedmaten en se réservant d'y apporter des modifications<sup>48</sup>. On peut se faire une idée du trafic de l'époque par le contrôle fait à la souste de Martigny en 1693. En prenant la moyenne de l'année, trois voitures roulaient chaque jour en direction de Saint-Maurice et deux partaient vers Sembrancher<sup>49</sup>.

Un autre signe de l'augmentation du trafic est que les communes voisines devaient prêter main-forte à Bourg-Saint-Pierre. Un contrat avait été passé avec Orsières. Liddes, faisant difficulté de collaborer, la Diète lui en donne l'ordre le 8 mai 1694, sous peine d'encourir son indignation<sup>50</sup>. Le même jour, Liddes s'engage à tenir à disposition 25 chevaux et voitures aux mêmes conditions qu'Orsières<sup>51</sup>. Malgré cette augmentation du trafic, les gens d'Allèves de Bourg-Saint-Pierre sont maintenus rigoureusement hors de la jouissance des droits de souste et de voiturage, comme ne résidant pas dans le Bourg. Le 3 décembre 1696, ils doivent reconnaître par écrit qu'ils n'ont pas la jouissance de ces droits<sup>52</sup>. Pour garantir ces mêmes droits, Bourg-Saint-Pierre fait confirmer par le gouverneur Allet, le 12 juillet 1724, la sentence souveraine de 1690, ordonnant que toutes les marchandises en transit à Bourg-Saint-Pierre soient déposées à la souste et interdisant le commerce par voies détournées<sup>53</sup>.

Un autre danger, nouveau celui-ci, menaçait la souste du Bourg et les autres: l'exemption des droits de souste concédée par l'Etat du Piémont (traités de 1528 et 1569 qui l'autorisaient à transporter le sel en Savoie par le Saint-Bernard en ne soldant que le péage), et à certains marchands<sup>54</sup>. D'autres marchands s'en prévalaient abusivement, parmi lesquels un certain Molinis. Bourg-Saint-Pierre s'en plaint au gouverneur. Celui-ci maintient le monopole de la souste et du voiturage en faveur du Bourg, sauf les exceptions accordées par le souverain, et autorise l'inspection des balles pour éviter les fraudes, le 4 septembre 1727<sup>55</sup>. Les employés de la souste

<sup>48</sup> B-S-P. AC. p 106.

<sup>49</sup> Philippe Farquet, *Le trafic international*, dans *Annales valaisannes*, t. 3, 1936-1939, p. 245 note 14.

<sup>50</sup> B-S-P. AC. p 96.

<sup>51</sup> B-S-P. AC. p 97.

<sup>52</sup> B-S-P. AC. p 99. Pour l'année 1698, la souste de Bourg-Saint-Pierre est amodiée à Pierre Balleys au prix de 3 pistoles d'Espagnes et 7½ gros (Arch. paroisse de Bourg-Saint-Pierre (B-S-P. AP). Minutes de Pierre Dorsaz, fin).

<sup>53</sup> B-S-P. AC. p 112.

<sup>54</sup> Semb. Arch. com. D III 19.

<sup>55</sup> B-S-P. AC. p 114.

redoublent de diligence. Ils prennent à partie devant le gouverneur, le 15 janvier 1728, Jean Laurent Denier, qui n'a pas déchargé au Bourg du fromage acheté en prétendant que c'était de son fromage<sup>56</sup>.

On le sait, la contre-partie des droits de souste était l'entretien et l'ouverture du chemin du Saint-Bernard. Le gouverneur Wegener le rappelle à Bourg-Saint-Pierre après sa visite de l'hospice du Saint-Bernard en 1745. Il avait constaté que le chemin était en mauvais état à Maringoux, vers l'Hospitalet et au-dessous de l'Hospice. De retour à Bourg-Saint-Pierre, le 13 septembre, il donne l'ordre de remettre en état ces tronçons et de paver la place devant l'Hospice en donnant une pente pour l'écoulement de l'eau afin que les marchandises soient au sec, comme aussi de respecter les tours de voiturage. Cependant, s'il se trouve au Saint-Bernard des marchandises et que les sommeliers de tour n'y soient pas, tous indifféremment pourront charger ces marchandises pour activer le transport<sup>57</sup>.

Tandis que le trafic paraît continuer normalement, une nouvelle brèche est ouverte dans les droits de souste par le règlement que le souverain proclame entre 1750 et 1760. L'article premier de ce règlement exempté les petits mulets organisés par Monsieur d'Autriche, directeur du commerce dans les Etats sardes, de décharger leurs balles dans les soustes. S'ils le font, on percevra deux sous par charge de mulet.

Parmi les autres articles, mentionnons les plus suggestifs quant au fonctionnement des soustes: le quatrième veille à la fluidité du trafic et punit d'une amende le répartiteur qui conserve des marchandises en souste plus de trois jours. Le cinquième ordonne que les sommeliers soient munis de lettres de voiture. Si les voituriers du lieu ne suffisent pas, il faut faire appel aux lieux voisins (8e). Les balles seront de huit à neuf rups (environ 80 kilos). Les charretiers ne sont pas tenus de charger plus de 10 à 11 quintaux «pour ne pas fouler les chevaux» (10e). Ordre de faire une souste au Saint-Bernard si les chanoines ne permettaient pas d'utiliser une place vide qu'il y a au-dessous de ladite abbaye (12e). La souste de Bourg-Saint-Pierre, trop exigüe, sera agrandie (13e). Les autorités ecclésiastiques ne pourront empêcher le voiturage que les dimanches et fêtes solennelles (13e). Bourg-Saint-Pierre devra tenir «tout l'hiver la route ouverte autant que la possibilité le permettra» et cela sans exiger de plus hauts tarifs. Il enverra à la Diète, avant

<sup>56</sup> B-S-P. AC. p 116.

<sup>57</sup> B-S-P. AC. p 129.



Noël, ses anciens règlements pour être revus (18e)<sup>58</sup>. En exécution de ce règlement, la bourgeoisie aura construit la nouvelle souste qui, elle aussi, a disparu en ne laissant que son nom à la place qu'elle occupait.

En même temps que les lois se précisent, les fraudes se diversifient. Des Valdôtains et des Piémontais éludaient les droits de souste en empruntant des chemins détournés et «en coupant par moitié leurs charges». Le gouverneur informé interdit, comme l'a fait celui de Saint-Rhémy, de tels abus et ordonne les lettres de voiture et que les demi-charges soient réunies de façon à faire des charges entières. Cette ordonnance de 1758 est renouvelée en 1762<sup>59</sup>.

Nouvelle intervention du gouverneur en 1764 dans une affaire locale. Les responsables de la souste de Bourg-Saint-Pierre, s'appuyant sur un arrêt qui interdisait aux bourgeois de conduire des marchandises dans leur maison, faisaient une obligation à Anselme Max de déposer à la souste les denrées qu'il vendait chez lui ou à sa montagne. Le gouverneur, moins exigeant, estime ces marchandises exemptes de la souste et qu'Anselme n'aura qu'à les déclarer au répartiteur<sup>60</sup>.

Les années 1770 et 1771 connurent un trafic intense. Une disette de grains s'étant fait sentir à Neuchâtel et à Berne, il fallut en faire venir du Piémont. Bourg-Saint-Pierre fut débordé. Une convention conclue à Saint-Maurice le 18 janvier 1771 entre les communes de Bourg-Saint-Pierre, de Sembrancher et d'Orsières, en présence du gouverneur, prévoit que Bourg-Saint-Pierre emploiera ses 60 mulets au seul transport de l'Hospice au Bourg à 20 batz la charge. Orsières et Sembrancher feront le transport du Bourg à Sembrancher à raison de 11 batz la charge. Cette convention, valable seulement pour cette circonstance, fut signée par l'Aviolat, commissaire de Berne, de Nucé pour Georges François Dorsaz illettré et les représentants de Sembrancher et Orsières<sup>61</sup>.

## *2. Vers la suppression de la souste*

Peu après cet apogée, en 1780, Bourg-Saint-Pierre et Sembrancher, ayant appris que la cour de Turin demandait l'abolition des soutes, supplièrent, dans une démarche commune, l'Etat du Valais de n'en rien faire. Ils appuyèrent leur requête sur les motifs suivants: ils tiennent les droits de souste des comtes de Savoie, puis,

<sup>58</sup> B-S-P. AC. p 141.

<sup>59</sup> B-S-P. AC. p 143.

<sup>60</sup> B-S-P. AC. p 145.

<sup>61</sup> B-S-P. AC. p 148.

depuis 300 ans, de l'Etat du Valais; ils y trouvent leur gagne-pain; l'abolition des soustes favoriserait la contrebande; leur utilité est reconnue par les marchands et a été hautement appréciée lors de la disette de grains qui a sévi à Berne et Neuchâtel; la suppression des soustes provoquerait une diminution sensible des chevaux et, dès lors, il serait quasi impossible de tenir ouverts les chemins, surtout du Bourg à l'Hospice (ouverture appelée la rota) puisque les gens du Bourg, avec 50 à 60 fortes bêtes accoutumées au trajet, ont peine à l'ouvrir en 2 jours, bien que les sommeliers connaissent la piste mieux que tout autre et qu'ils s'aident de pelles pour déblayer la neige. De petits chevaux en nombre moindre seraient bien incapables d'un tel travail. Ces deux communautés ont vraiment réuni tous les motifs valables dans leur plaidoyer pour la sauvegarde de leur souste<sup>62</sup>.

Malgré cela, le danger de suppression s'accroît. L'Etat du Valais, ayant pris à sa charge l'entretien des grands chemins dans le Haut-Valais, y supprime les soustes en 1783; les voitures n'auront plus à payer que les péages et autres droits souverains<sup>63</sup>.

Devant cette menace, il semble que les gens du Bourg éprouvent le besoin de pourvoir au fonctionnement impeccable de leur souste. Les chefs de famille (59 présents et 4 absents) réunis le 26 mai 1784 pour élaborer un règlement de la souste, décident de conduire les marchandises au tarif légal; que « les voitures des marchandises que l'on confierait au commis de la bourgeoisie se feraient comme d'usage, à tour de rôle, à peine de 40 batz.» Le gouverneur approuve ces décisions le 30 mai, approbation publiée le lendemain déjà à Bourg-Saint-Pierre<sup>64</sup>.

A la fin de l'année, le 30 novembre, les chefs de famille de nouveau réunis décident de maintenir la rotation aussi pour les petits tours, soit les transports effectués à dos d'homme. Le porteur ayant fait son tour le notifiera au mandier (sorte d'huissier et chef de service des sommeliers). Neuf chefs de famille se déclarent pour l'abolition de cette coutume. La majorité désigne ses procureurs pour faire approuver sa décision par l'autorité<sup>65</sup>.

Toutes ces mesures n'empêchent pas l'abolition des soustes. En 1786, des tractations entre la cour de Turin et le Valais au sujet du commerce prévoient la suppression du monopole des transports de Saint-Rhémy et de Bourg-Saint-Pierre tout en laissant à ces

<sup>62</sup> B-S-P. AC. p 157.

<sup>63</sup> B-S-P. AC. p 159.

<sup>64</sup> B-S-P. AC. p 160.

<sup>65</sup> B-S-P. AC. p 161.

communautés la charge de tenir la montagne ouverte. C'est peut-être à la suite de ces pourparlers que l'Etat du Valais fit envoyer aux communes intéressées un projet de règlement pour le passage du Saint-Bernard, afin qu'elles y ajoutent leurs suggestions et le retournent à la Diète. Ce projet contenait en substance: Saint-Rhémy et Bourg-Saint-Pierre tiendront le Saint-Bernard ouvert toute l'année, en hiver en marquant le tracé au moyen de perches; les localités se trouvant sur le parcours de la route des deux côtés de la montagne devront aider au trafic; il sera établi un système de relais entre les différentes localités de la montagne; les soustes existantes restent à disposition pour le dépôt des marchandises; une souste sera établie sur le col; les autorités de Saint-Rhémy et de Bourg-Saint-Pierre seront en relations continuelles pour assurer la sécurité du passage; les prix seront tarifés; dans l'espace de trois ans, la route du Saint-Bernard sera mise en état<sup>66</sup>. Le projet fut examiné par Bourg-Saint-Pierre, muni de ses remarques et retourné à l'Etat qui l'approuva<sup>67</sup>. Mais il resta à l'état de projet en grande partie à cause de la Révolution de 1789.

La Diète réunie le 15 décembre 1786 supprima les droits de souste. Elle prévoyait de compenser la perte qui en résulterait pour Bourg-Saint-Pierre en lui accordant un droit de péage; moyennant cela, la bourgeoisie devait maintenir le chemin comme par le passé. Le 13 décembre de l'année suivante, le grand bailli notifie au Bourg ces deux décisions de la Diète. Elles y sont publiées le 1er janvier 1788<sup>68</sup>.

Une institution qui durait depuis un demi-millénaire, qui était entrée profondément dans la vie de la communauté et qui rendait des services éminents ne disparaît pas d'un trait de plume. La souste supprimée avec le monopole des transports, cela signifiait que les marchands pouvaient conduire eux-mêmes ou avec leurs voituriers les marchandises, qu'ils n'étaient plus tenus à les décharger à la souste ni à en payer les droits.

Bourg-Saint-Pierre ne se résigne pas à la perte des droits de souste. Il supplie l'Etat de les rétablir. La Diète déclare, le 21 décembre 1790, ne pouvoir revenir sur cette suppression, mais confirme la rotation des tours des voituriers pour les balles que les marchands ne conduiront pas eux-mêmes<sup>69</sup>. Le Bourg ayant demandé

<sup>66</sup> Ph. Farquet, article cité, pp. 257-258.

<sup>67</sup> B-S-P. AC. p 165.

<sup>68</sup> B-S-P. AC. p 130 et 166, et L. Moret, *op. cit.*, pp. 32 (gravure du pont Saint-Charles) et 243.

<sup>69</sup> B-S-P. AC. p 167.

des précisions au sujet du règlement qu'il a établi en 1784, le Conseil du gouverneur répond, le 20 janvier 1791, que ce règlement ne porte pas atteinte à la liberté de commerce proclamée par l'Etat, que l'amende prévue contre ceux qui n'observeraient pas la rotation des tours est valide, mais que l'on doit permettre à la maison du Saint-Bernard de voiturier librement toutes les productions du pays, selon la coutume<sup>70</sup>.

La même année, nouvelle supplique du Bourg pour le rétablissement de la souste. Si la souste n'est pas rétablie, le Bourg demande comme contre-partie: 1. Le maintien de la rotation des tours pour les voituriers; 2. L'interdiction de voiturier pour les fils dont le père vit encore; 3. L'obligation pour les Entremontants de déposer les marchandises en souste; 4. Un impôt sur les étrangers qui ne déposent pas leurs marchandises en souste. Le 24 mai, l'Etat répond: 1. Il confirme la rotation des tours; 2. Il ne consent pas à ce que les fils soient exclus du droit de voiturage du vivant de leur père; 3. Il se tait sur l'obligation des Entremontants de déposer les marchandises en souste; 4. Mais il accorde un droit de hallage sur les marchandises non déposées en souste selon le tarif du droit de péage<sup>71</sup>. Le 7 décembre 1792, à la suite d'une supplique fort bien tournée du Bourg, l'Etat accorde la faculté de percevoir six cruches par charge de marchandise non déposée en souste, rétablissant ainsi, par la bande et en partie, les droits de souste supprimés<sup>72</sup>.

Bourg-Saint-Pierre défend farouchement les droits de voiturage qui lui restent. Il se plaint amèrement au gouverneur que les Lidderains transportent voyageurs et bagages jusqu'au Saint-Bernard. Le gouverneur, le 20 novembre 1793, ordonne aux Lidderains de s'en tenir à la transaction de 1462, leur interdisant de voiturier sur le territoire du Bourg<sup>73</sup>.

Le commerce continue à prospérer puisque le Bourg fait construire ou agrandir, en 1803 et 1804, par Albert Albertolli, la souste du Saint-Bernard, loué à Victor Moret pour 140 écus dès le 25 avril 1795. Il louera aussi la souste du Bourg à Eugène Moret en 1807 pour vingt écus petits et un batz<sup>74</sup>. Les manœuvres pour l'ouverture de la montagne se font régulièrement. Le 1er janvier 1808, le

<sup>70</sup> B-S-P. AC. p 168.

<sup>71</sup> B-S-P. AC. p 169.

<sup>72</sup> B-S-P. AC. p 173.

<sup>73</sup> B-S-P. AC. p 174.

<sup>74</sup> L. Moret, *op. cit.*, p. 214 note 4 et p. 215.

Conseil du Bourg décide cette ouverture (la rota) jusqu'au Saint-Bernard. Ceux qui se dérobent à cette corvée seront privés de leur tour de voiturage<sup>75</sup>.

Cette même année 1808, l'Etat fait un pas de plus vers la liberté de commerce en affranchissant les marchandises de tout droit de péage. Il en proclame la suppression définitive à l'instigation du résident français Derville-Malécharde<sup>76</sup>.

Le Bulletin officiel du 26 février 1809 promulgue une loi selon laquelle les droits de transit, de péage et de hallage sont supprimés. Elle spécifie que le droit de péage n'est dû qu'à l'entrée ou à la sortie du pays.

Peu après, un entrepreneur de transport, Mercanton, s'abouche avec Bourg-Saint-Pierre pour le transport des marchandises. Sembrancher, ayant vent de l'affaire, demande à Bourg-Saint-Pierre de ne s'engager avec Mercanton pour le transport que jusqu'à Sembrancher. Par contre, le rayon d'action se prolonge vers le sud jusqu'à Etroubles, selon une convention passée le 1er août 1810 avec M. Maylon, chargé des transports militaires sur la route du Saint-Bernard. Cette convention prévoit la rémunération de 45 bâches pour une charge de Bourg-Saint-Pierre à Etroubles durant les quatre mois d'été, et de 50 durant les autres mois<sup>77</sup>. La souste continue à servir au dépôt des marchandises. Elles y restaient parfois trop longtemps pour le dommage des denrées périssables. Deux Bordillons, Jean Georges Dorsaz et Anselmette Moret, écrivent au Conseil communal de faire voiturier les marchandises avec diligence sous peine de la responsabilité des dommages, le 25 février 1816<sup>78</sup>. Le local de la souste continuait à servir, mais les droits de souste avaient pris fin.

\* \* \*

Cependant, la liberté de commerce donna au trafic une impulsion qui compensa l'abolition des droits de souste. Les voituriers deviennent plus nombreux sur la route du Saint-Bernard. Les sous-tes existantes dépouillées de leurs droits traditionnels sont largement utilisées et procurent à la communauté des revenus intéressants comme lieux de dépôt. A titre de documentation, voici la décision prise par le Conseil du Bourg le 9 novembre 1834. Le

<sup>75</sup> B-S-P. AC. p 243/5.

<sup>76</sup> Ph. Farquet, art. cité p. 259.

<sup>77</sup> B-S-P. AC. p 198 et 243/, p. 7.

<sup>78</sup> B-S-P. AC. p 203.

Conseil confère le droit de partisseur de la souste au Saint-Bernard à André Dorsaz pour douze ans. Les revenus du dépôt lui sont laissés en entier durant deux ans et à moitié durant dix ans, à charge de construire deux chambres dans la souste, l'une pour renfermer les petits ballots, l'autre pour résider à la bonne saison<sup>79</sup>.

Sur le plan religieux même, l'exercice des droits de souste se fait ressentir au point que les évêques s'en occupent à plusieurs reprises lors de leurs visites. Ainsi celle du 20 juin 1786 porte que le transport des marchandises ne peut se faire les dimanches et fêtes de première classe, mais seulement aux autres fêtes et en cas de nécessité, sous peine de trois livres de cire en faveur de la fabrique de l'église. Les transports de bois à l'Hospice sont exceptés. Les jours de fête où il est permis de transporter des marchandises, il est aussi permis de les peser à la souste, mais non durant les offices (12e et 13e)<sup>80</sup>.

La bourgeoisie de Bourg-Saint-Pierre ne laisse pas tomber la souste du col. Elevée d'un étage en 1887, elle devient un café-épicerie; agrandie et restaurée en 1947, elle prend l'enseigne de Restaurant et Bazar du Mont-Joux<sup>81</sup>. L'organisation du transport réalisée par les siècles passés continue à fonctionner activement jusqu'à la percée du tunnel du Gotthard en 1882, et surtout celle du Simplon en 1906, qui provoquèrent la désaffection des soutes et la cessation du voiturage local.

### 3. Les passages prohibés

Parallèlement au col du Grand-Saint-Bernard existent les cols Ferret et Fenêtre de Durand, qui font communiquer les vallées de Ferret et de Bagnes, celle-là avec Courmayeur, celle-ci avec Valpelline, Ollomont, Roisan et Aoste. Il était naturel que les gens de ces vallées utilisent ces cols pour commercer avec leurs voisins trans-alpins. Il existait même un péage dit du Mont Ferret, qui contrôlait le commerce de la vallée d'Aoste avec le Valais, par le col Ferret, et avec le Faucigny, par la Lex blanche (La Loyblanchi) et le col de la Seigne. Sa mention en 1347 et 1349 démontre qu'un commerce local se faisait par le col Ferret<sup>82</sup>.

<sup>79</sup> B-S-P. AC. Protocoles du Conseil, 11 avril 1835, p 243/8, pp. 55-56.

<sup>80</sup> B-S-P. AC. Visite de 1786.

<sup>81</sup> L. Moret, *op. cit.*, p. 215 note 4.

<sup>82</sup> *Miscellanea valdostana*, p. 391.

Dès avant 1413, le trafic par ce col était interdit. A cette date, Bourg-Saint-Pierre se plaint au comte au sujet des transports de marchandises qui se font par d'autres voies que celle du Saint-Bernard malgré sa possession ou quasi-possession du voiturage du Bourg à Saint-Rhémy et à Martigny; à la suite de cette réclamation, le comte décrète, le 28 mars 1413, une amende de 60 sous contre quiconque transportera des marchandises par le Mont Ferret et il interdit au châtelain de l'Entremont d'en donner l'autorisation<sup>83</sup>.

Cependant, pour leurs propres produits, les gens des vallées sont autorisés par le comte, dès l'année 1392, à utiliser les cols Ferret et Fenêtre de Durand<sup>84</sup>.

Malgré ces dispositions, le transport de marchandises étrangères se faisait par les cols prohibés avec plus ou moins d'intensité. Bourg-Saint-Pierre s'en plaint au souverain, qui était devenu l'évêque de Sion, et obtient confirmation de ses droits de souste (12 mai 1690)<sup>85</sup>. Cette déclaration interdisait toute voiture hors la voie du Saint-Bernard. Bourg-Saint-Pierre eut soin de faire renouveler par le gouverneur Allet le 12 juillet 1724 cette déclaration souveraine<sup>86</sup>.

Ces mesures restant inefficaces, les deux communautés ayant droit de souste dans l'Entremont se plaignent à la Diète que des gens de Liddes, d'Orsières et de Bagnes transportent des marchandises étrangères par d'autres chemins que celui du Saint-Bernard pour éluder les taxes de la souste, causant ainsi un dommage considérable aux deux communautés. Il faut reconnaître que les cols Ferret et Fenêtre de Durand constituaient une tentation continuelle de les utiliser (ils sont praticables avec les mulets) pour trafiquer avec les localités voisines. Les comtes de Savoie avaient déjà eu à s'occuper de ce problème; il restait toujours posé.

Au reçu de cette réclamation, la Diète de Noël 1724, informée d'un recours de la partie adverse, ordonna provisoirement que tous les transports se fassent par la voie principale, remettant à la Diète de mai une décision définitive<sup>87</sup>.

A cette Diète de mai 1725, les deux parties ayant fait leur plaidoyer, la Diète ne trouve pas de meilleure solution que les comtes de Savoie: Liddes, Orsières et Bagnes sont autorisés à transporter leurs produits en Vallée d'Aoste et en Savoie par Ferret et

<sup>83</sup> B-S-P. AC. Franchises de Bourg-Saint-Pierre, Pg 23.

<sup>84</sup> B-S-P. AC. p 111.

<sup>85</sup> B-S-P. AC. p 88.

<sup>86</sup> B-S-P. AC. p 112.

<sup>87</sup> B-S-P. AC. p 113.

Chermontane et à importer des denrées pour l'usage domestique, sans péage ni droit de souste. S'ils passent ces denrées par le Saint-Bernard, ils auront à payer un demi-batz pour chaque charge de mulet<sup>88</sup>.

Ces dispositions déplurent à Sembrancher et Bourg-Saint-Pierre qui demandent à la Diète de les retirer. La Diète de décembre autorise les requérants à mettre des gardes au pont de Bourg-Saint-Pierre et à exiger les lettres de voiture prouvant l'origine des marchandises<sup>89</sup>.

La Diète de mai 1726 reconsidère le différend. Les procureurs de Liddes, Orsières et Bagnes font valoir que les comtes de Savoie, déjà en 1392, leur ont accordé la faculté de transporter leurs propres produits par les cols Ferret, Fenêtre de Durand et autres. Cependant, les droits de souste étant évidents, la Diète les confirme, prononce que seule la voie du Saint-Bernard est ouverte, que les autres cols sont fermés au trafic, mais concède que les familles transportent par des chemins locaux leurs propres produits autant qu'en peut porter un cheval seul, et qu'elles importent des denrées pour l'usage domestique. C'était une restriction par rapport à la sentence de 1725. Les communes dépourvues de souste ne durent pas être satisfaites et le trafic clandestin continua<sup>90</sup>. Cependant, la Diète de mai 1729 autorise les Bagnards à utiliser le passage de Chermontane pour exporter fromages et produits du pays en Vallée d'Aoste<sup>91</sup>.

Bourg-Saint-Pierre et Sembrancher s'en plaignirent en 1731<sup>92</sup>. La Diète, en date du 15 décembre 1732, interdit de nouveau le passage de Chermontane, sauf les réserves prévues<sup>93</sup>. Malgré cela, un peu avant 1736, le col Fenêtre de Durand fut ouvert au commerce des fromages. Les bourgeois de Sembrancher, excédés des passages continuels des Valdôtains commerçant par Chermontane, envoient des gardes, le 25 juillet 1736, en exploration dans la vallée de Bagnes. Ces gardes apprennent que les Valdôtains sont à Lourtier; ils s'y rendent aussitôt. Avant qu'ils y arrivent, Valdôtains et mulets descendent en hâte à Versegères. Les gardes les pour-

<sup>88</sup> Semb. Arch. com. D III 33.

<sup>89</sup> Semb. Arch. com. D III 32.

<sup>90</sup> B-S-P. AC. p 111. L'alpe de Durand appartenait aux Patriotes. Elle fut remise en fief à des Valdôtains jusqu'en 1550. Ceux-ci négligeant leurs obligations, la Diète alberge cet alpage à Bagnes le 23 avril 1551 avec charge de garder le passage Durand en temps de guerre. Semb. Arch. com. D III 35.

<sup>91</sup> Semb. Arch. com. D III 35.

<sup>92</sup> B-S-P. AC. p 119.

<sup>93</sup> Semb. Arch. com. D III 36.



suivent et trouvent là deux mulets conduits par Antoine Vevey, de Valpelline. Ils se saisissent de lui et lui demandent à qui appartient le troupeau de génisses qu'ils ont repéré au-dessus de Lourtier (une vingtaine). Il avoue qu'elles appartiennent en partie à Jean Moulin, de Valpelline. Interrogé sur son activité, il reconnaît qu'il a transporté quelques charges de fromage l'an passé et qu'il est en train de compléter la charge de ses mulets en fromages commencée à Villette et à Prarreyer. Un des gardes, le sauthier Luder, demande au sauthier de Bagnes d'arrêter le Valdôtain. Le sauthier répond qu'il n'a point d'ordre pour cela. Les Bagnards étaient de connivence avec les Valdôtains. Alors les gardes conduisent le Valdôtain et ses mulets à Sembrancher pour les tenir sous séquestre jusqu'à la solution de l'affaire. Cependant, Antoine Vevey trouve une caution en la personne de Jacques Burgoz et peut s'en retourner chez lui.

Les gardes avaient commis une irrégularité en parcourant armés la châteltenie de l'abbé de Saint-Maurice. Le châtelain de Bagnes les condamne le 21 août 1737 à une amende de 25 florins chacun<sup>94</sup>.

Le 11 octobre 1736, le Conseil des Commis, autorité suprême de la vallée d'Aoste, intéressé au même titre que le Valais au trafic par les cols, interdit tout commerce par la Fenêtre de Durand<sup>95</sup>. Valpelline et Roisan, communes valdôtaines se trouvant sur le chemin qui descend du col Durand, obtinrent du Conseil des Commis en 1737 la réouverture du col. Un marqueur sera établi à Vaud (village au-dessus de Valpelline) pour le contrôle; il sera entretenu par des particuliers de Valpelline et de Roisan qui se constituent responsables de toute contrebande et qui seuls peuvent commercer par ce col.

Les Bagnards obtiennent du gouverneur, le 17 avril 1738, quelque facilité de commercer par le même col. Sembrancher s'insurge contre ce mandat contraire à la sentence de 1726 et supplie l'Etat en 1739 de l'annuler à l'exemple de l'abbé de Saint-Maurice qui a interdit tout trafic par Chermontane<sup>96</sup>. Mais la Diète en 1738 et 1739 reconnaît aux Bagnards le droit d'exporter leurs produits et d'importer des denrées, sauf celles de contrebande. Les soustes en éprouvèrent une perte sensible<sup>97</sup>.

<sup>94</sup> Semb. Arch. com. D III 41.

<sup>95</sup> B-S-P. AC. p 122.

<sup>96</sup> Semb. Arch. com. D III 37, 39 et 41.

<sup>97</sup> Alfred Pellouchoud, *Essai d'histoire de Sembrancher*, dans *Annales valaisannes*, 1967, pp. 34 et 35.

Le gouverneur intervient en 1758. Informé que des Valdôtains et des Piémontais empruntent des chemins détournés et coupent par moitié leurs charges pour se soustraire aux droits de souste, il interdit ces abus, à l'exemple de ce qui a été fait pour Saint-Rhémy. Cette ordonnance est renouvelée en 1762<sup>98</sup>.

On voit combien la législation, ferme dans le maintien des droits de souste, a été flottante sur le trafic par les voies secondaires. Elle s'est heurtée à la géographie du pays. Ouverts ou fermés, les cols secondaires ont toujours servi à un certain trafic local, plus ou moins intense suivant les saisons et les temps. La géographie du pays le veut ainsi.

#### 4. *Le péage*

On sait que le péage est un droit souverain qui consiste à percevoir une taxe sur une personne, une bête ou des marchandises à une frontière, un pont ou autre passage obligatoire. Ces deux derniers péages étaient destinés à couvrir les frais l'un d'un pont, d'où son nom de pontonnage, l'autre d'un tronçon de chemin. Il s'ensuit qu'il pouvait exister plusieurs péages à l'intérieur d'un pays. Ainsi, bien que le Bas-Valais et la Vallée d'Aoste fissent partie du même comté de Savoie, il s'y trouvait des péages à Bard, Châtel-Argent (Villeneuve), Courmayeur et Saint-Rhémy, en Vallée d'Aoste; à Bourg-Saint-Pierre, Martigny, etc., en Valais.

Le péage du Grand-Saint-Bernard se percevait à Saint-Rhémy. Son fonctionnement est constaté depuis 1267. Les tarifs pratiqués en 1324 et 1325 sont connus: quatre deniers pour un cheval chargé de peaux, de fer ou de fils (filibus), deux deniers pour toute bête chargée de laine, vin, blé ou sel; deux faux sur 100; quatre deniers pour 100 chevreaux (chevrotinorum); quatre deniers pour une grosse pièce bovine, et une obole pour une petite. Pour l'année du 26 mai 1324 au 6 juin 1325, ce péage rapporte au comte 18 livres 5 sous mauricois. Il existait aussi un péage, à Courmayeur probablement, dit du Mont-Ferret, pour le commerce qui se faisait avec le Valais par le col Ferret et avec le Faucigny par la Lex blanche (La Loyblanchi) et le col de la Seigne. Il y était perçu une obole par brebis ou agneau, et un mouton par troupeau (matata) exportés de la Vallée d'Aoste, mais rien à l'importation. Pour les années 1347 à 1349, le métral de Courmayeur déclare qu'il n'a aucune entrée<sup>99</sup>.

<sup>98</sup> B-S-P. AC. p 143.

<sup>99</sup> Misc. vald., p. 391.

A cette époque, existait-il un péage à Bourg-Saint-Pierre ? Nous n'en avons pas trouvé trace. Mais une fois que l'Entremont fut réuni au Valais et que Bourg-Saint-Pierre devint village frontière, il ne fait pas de doute qu'un péage y fut établi. Son existence est constatée en 1528 et 1569, dates de traités entre le Valais et le Piémont, autorisant celui-ci à transporter le sel en Savoie par le Saint-Bernard en ne payant que le péage et non les droits de souste<sup>100</sup>.

Dès lors le péage se perçoit régulièrement à moins d'exemption, comme il fut décidé par la Diète en mai 1725. Les gens de Bagnes, d'Orsières et de Liddes sont alors autorisés à importer des denrées pour l'usage domestique sans péage ni droit de souste. Mais s'ils passent par le Saint-Bernard, ils paieront pour chaque mulet un demi-batz<sup>101</sup>.

Quand, en 1783, le Valais supprime les soustes dans le Haut-Valais, il maintient le péage. En 1786, l'Etat supprime les soustes aussi dans le Bas-Valais, mais il cède à Bourg-Saint-Pierre son droit de péage en compensation de la perte ainsi occasionnée au Bourg, soit un batz par cavalier et une cruche par piéton avec charge pour la bourgeoisie de maintenir le chemin comme par le passé. Dès lors, le Bourg eut son péager installé au pont Saint-Charles, probablement dans la guérite qui servait à abriter la garde du pont. La communauté donne en location cette charge chaque année. En 1794, le péager était Jean François Genoud. Le 1er mai 1807, le Bourg amodie le péage pour 20 écus petits et 4 baches. L'amodiateur pouvait exiger, outre les taxes ci-dessus, 6 cruches par charge passant le Saint-Bernard non déposée en souste<sup>102</sup>.

En 1808, l'Etat supprime tout droit de péage local sur les marchandises. Comme ce droit avait été accordé au Bourg en compensation de l'ouverture et du maintien des chemins, l'Etat le rachète en constituant une rente de 200 francs en faveur du Bourg et en l'exemptant du service militaire, à l'instar de ce qui s'était fait à Saint-Rhémy. Même cela ne tarda pas à s'évanouir: la rente ne fut plus payée à partir de 1820 et l'exemption du service militaire resta sans effet. Le Bourg réclama à l'Etat, le 17 avril 1842, le paiement de l'arriéré et le rachat de la rente. Le Conseil d'Etat, le 14 septembre, considérant qu'il a payé la rente jusqu'en 1820 et que le Bourg n'a pas tenu le chemin ouvert jusqu'à l'Hospice au

<sup>100</sup> Semb. Arch. com. D III 19.

<sup>101</sup> Semb. Arch. com. D III 33.

<sup>102</sup> L. Moret, *op. cit.*, p. 243.

moins un jour par semaine, refuse de payer l'arriéré, mais paiera la rente si le Bourg observe ponctuellement la convention de 1809<sup>103</sup>.

Mais si l'Etat supprimait les péages et soustes locales, il les reprenait à son profit en percevant directement des taxes sur les marchandises importées ou exportées, taxes perçues seulement à la frontière du pays. Dès 1848, l'organisation des douanes est réservée à la Confédération helvétique. Les agents de la douane « furent d'abord recrutés sur place. Le bureau de Bourg-Saint-Pierre fut ouvert en 1850 avec Victor Max comme receveur; celui-ci eut pour successeur Joseph Dorsaz, qui occupa son poste jusqu'en 1899. Le bureau, ainsi que la surveillance de la frontière, furent alors confiés à des gardes-frontières, dont les premiers en notre Bourg se nommaient Küffer et Emaulaz. Le bâtiment de la douane fut construit à l'entrée sud de Bourg-Saint-Pierre, en 1901. L'extension du trafic automobile amena le transfert du service douanier au Saint-Bernard pendant l'été, dès 1923, date de l'introduction des cars postaux. Une guérite fut construite pour le nouveau poste en 1925. Enfin, en 1947, la Confédération construit un bâtiment destiné à être occupé toute l'année, plus près de la frontière »<sup>104</sup>.

La mise en activité du tunnel du Saint-Bernard dès 1964 a amené l'établissement d'un bureau de douane à l'entrée de ce nouveau passage de la frontière. De plus, la Société du tunnel perçoit un péage sur tout véhicule qui l'utilise. De sorte qu'on assiste à un certain retour des choses, la douane succédant à la souste et le péage du tunnel au péage du pont Saint-Charles.

<sup>103</sup> B-S-P. AC. p. 230.

<sup>104</sup> L. Moret, *op. cit.*, p. 244.

# Annexe

## Les tarifs de voiture

<i>Années</i>	<i>Prix</i>	<i>Unités</i>	<i>Trajets</i>
Avant 1557	5 quarts	Rup (25 livres ou 9,6 kg)	B-S-P. - Saint-Rhémy
1557	6 »	»	B-S-P. - Saint-Rhémy
1557-1589	8 » ou 2 gros	»	B-S-P. - Saint-Rhémy
	1 gros	»	B-S-P. - Sembrancher
1589	10 quarts	»	B-S-P. - Saint-Rhémy
	6 »	»	B-S-P. - Sembrancher
1589-1623	4 gros	»	B-S-P. - Saint-Rhémy
	2 »	»	B-S-P. - Sembrancher
1623	5 »	»	B-S-P. - Saint-Rhémy
	11 quarts	»	B-S-P. - Sembrancher
1636	6 gros	»	B-S-P. - Saint-Rhémy
	3 »	»	B-S-P. - Sembrancher
Avant 1701	Baisse des tarifs en raison de l'intensité du trafic		
1701	Rétablissement des tarifs, confirmé en 1729		
1724	11 batz	Charge (env. 154 kg)	B-S-P. - Sembrancher
1729	12 »	»	Saint-Bernard - B-S-P.
1750-1760	2 sous	Rup	Sembrancher - B-S-P.
	1 cruche	Par rup dépassant la balle de 8 ½ rups (81,6 kg)	
	3 sous	Rup	B-S-P. - Saint-Bernard
	20 sous	Charge	Saint-Bernard - B-S-P.
	2 sous	Rup	B-S-P. - Sembrancher <sup>105</sup>
1771, 18 janv.	20 batz	Charge	Saint-Bernard - B-S-P.
	11 »	»	B-S-P. - Sembrancher
1771, 14 mai	1 » en plus par balle		B-S-P. - Sembrancher
1771, décembre	14 »	Charge	Saint-Bernard - B-S-P.
	16 »	»	B-S-P. - Sembrancher
	15 » par «petit tour» ou charge pouvant être portée à dos d'homme		Saint-Bernard - B-S-P.
	Pour les gens du pays, les tarifs restent inchangés		
1775	Mêmes tarifs qu'en décembre 1771		
1801	25 batz	Charge (300 livres)	B-S-P. - Saint-Bernard

<sup>105</sup> Vers 1750-1760, le tarif des contre-voitures de Sembrancher à Bourg-Saint-Pierre est le 2/3 des voitures et, de Bourg-Saint-Pierre à Sembrancher, 10 batz par charge.

### Les tarifs des péages

<i>Lieux</i>	<i>Dates</i>	<i>Unités</i>	<i>Tarifs</i>
Saint-Rhémy	1324-1325	Cheval chargé de peaux, de fer ou de fils	4 deniers
		Ane chargé de même	2 »
		Homme chargé de même	2 »
		Animal chargé de laine, vin, blé ou sel	1 »
		100 faux	2 faux
		100 chevreaux	4 deniers
		Grosse pièce bovine	4 »
		Petite pièce bovine	1 obole
Mont-Ferret	1347-1349	Brebis	1 »
		Troupeau de moutons	1 mouton
Bourg-St-Pierre	1528, 1569	Sel transitant le Saint-Bernard à destination de la Savoie, ne solde que le péage et non les droits de souste	
»	1725	Charge (env. 144 kg)	½ batz pour les gens du pays
»	1750-1760	Charge	1 sous
»	1787	Cavalier	1 batz
		Piéton	1 cruche
»	1792	Charge non déposée en souste	6 cruches
»	1808	Le péage est racheté par l'Etat au prix d'une rente de 200 fr.	
»	1820	Cette rente cesse d'être payée.	

### Les tarifs de la souste

Bourg-St-Pierre	1528, 1569	Sel à destination de la Savoie	Exempt de droit
»	1750-1760	Charge	1 sou
»	1802	Charge (3 balles)	½ batz